Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 85 (2010)
Heft: 3

Artikel: Schnell und tief durch die dunkle Nacht
Autor: Marquis, David
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-714989

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Schnell und tief durch die dunkle Nacht

Die Schweizer Luftwaffe reist seit 1998 regelmässig mit Kampfjets nach Norwegen um über der Nordsee den Nachtflug zu trainieren – bei minimaler Belastung der Bevölkerung. Im Rahmen der Kampagne «Nightway» wurde vom 9. November bis 4. Dezember 2009 intensiv geflogen. In dieser Zeit absolvierten die Berufspiloten mit ihren F/A-18 rund die Hälfte ihrer jährlichen Nachtflüge.

FACHOF DAVID MARQUIS, LUFTWAFFE

Zehn F/A-18 Hornet der Schweizer Luftwaffe stehen gleichzeitig mit laufenden Turbinen auf der Flightline. Es herrscht emsiges Treiben. Mechaniker in dick gefütterten orangenen Jacken nehmen die letzten Handgriffe an den dröhnenden Kampfjets vor. Die Piloten führen die letzten Checks durch, bevor sie in die dunkle norwegische Winternacht starten.

Dann rollt ein Jet nach dem anderen mit blinkenden Positionslichtern und eingeschaltetem Landescheinwerfer über den leicht vereisten Rollweg in Richtung Piste. Die Triebwerke ziehen wegen des Nachbrennereinsatzes beim Start lange Feuerschweife hinter sich her, die in der Dunkelheit deutlich zu erkennen sind. Zwischen den Schweizer Hornets starten auch immer wieder Jets der norwegischen Luftwaffe.

Während die Piloten ihre Trainingsräume über der Nordsee ansteuern, um eine hochkomplexe nächtliche Luftkampfübung zu fliegen, bietet sich den Mechanikern die Gelegenheit zu einem improvisierten Nachtessen in einer nahegelegenen Halle. Die Tage für das Bodenpersonal sind lang. Insgesamt waren während zweier Ablösungen 76 Mechaniker, vorwiegend von den Militärflugplätzen Payerne und Meiringen, im Einsatz.

Fliegende Einsatzzentrale

In Ørland galt es für sie, die Hornets in eisiger Kälte und oft nur unter dem Licht einiger Scheinwerfer für den Flugbetrieb bereitzustellen. Auch kleinere Reparaturen wurden selbst bei bissigen Winden auf der «Platte» durchgeführt. Erst bei grösseren Arbeiten – während der Kampagne musste ein Triebwerk ausgewechselt werden – standen Hangars der Norweger zur Verfügung.

Die Mission, die während der Essenspause der Mechaniker über dem Meer geflogen wird, entzieht sich den Augen des Betrachters. Geflogen wird weit weg von der Küste in riesigen Trainingsräumen, die in ihrer Gesamtheit grösser sind als die Fläche der Schweiz. Doch die Arbeit der Piloten beginnt nicht mit dem Start ihrer F/A-18. Stunden zuvor trafen sie sich im Briefingraum.

Dort wird englisch gesprochen. An der gross angelegten Übung sind auch die Norweger beteiligt. Vier Schweizer Boeing F/A-18C/D Hornet ziehen gemeinsam mit zwei General Dynamics F-16MLU Fighting Falcon der Norweger in den Kampf gegen «Red Air», den imaginären Feind, der ebenfalls von Besatzungen aus der Schweiz und Norwegen gespielt wird. Geführt werden sie dabei von einer Boeing E-3 Sentry, einem umgebauten Verkehrsflugzeug, das als fliegende Einsatzzentrale dient.

Der Auftrag ist anspruchsvoll: Die beiden Norweger fliegen einen Erdkampfangriff auf eine Ölplattform. Den Schweizern obliegt es, den Schutzschirm über den Norwegern aufzuspannen – es wird mit einer grossen Anzahl gegnerischer Flugzeuge ge-

Bilder: Luftwaffe

Hochbetrieb: Eine Flightline von ansehnlicher Länge präsentiert sich kurz bevor zur zweiten Nachtflug-Welle gestartet wird.

Die nordische Winternacht bietet ideale Bedingungen für das Nachtflug-Training.

rechnet, welche die Plattform verteidigen. Hauptmann Daniel Keller von der Fliegerstaffel 11 aus Meiringen, der den Verband anführt und deshalb auch das Briefing leitet, ermahnt seine Kollegen, haushälterisch mit den Lenkwaffen umzugehen, um alle Gegner bekämpfen zu können.

Nachtflug im Zentrum

«Mit den Norwegern trainieren zu können, ist die Krönung der Kampagne», sagt Major Jan Frasa, Kommandant von «Nightway 2009». Er fügt an: «Mit den gemeinsamen Luftkampftrainings können wir vor allem erfahrene Piloten, die schon öfters in Norwegen waren, im taktischen Bereich zusätzlich profitieren lassen. Das ist aber nicht der eigentliche Grund, dass wir hierher kommen.»

Im Zentrum stehe die Ausbildung im Nachtflug und dafür ist die Luftwaffenbasis von Ørland (siehe Kasten) geradezu prädestiniert. Norwegen weist bei nur 4,5 Millionen Einwohnern die achtfache Fläche der Schweiz auf. Die 3500 Einwohner im Städtchen Brekstad, in dessen Nähe sich der Flugplatz Ørland befindet, sind vom Lärm nur ansatzweise betroffen, da sich die Jets schon Sekunden nach dem Start über offenem Meer befinden. Wie Major Frasa erklärt, steht die Bevölkerung den Besuchern aus der Schweiz positiv gegenüber: «Wir sind hier hochwillkommen. Man sieht uns eher als Wirtschaftsfaktor, denn als Belastung.»

Überschallflug

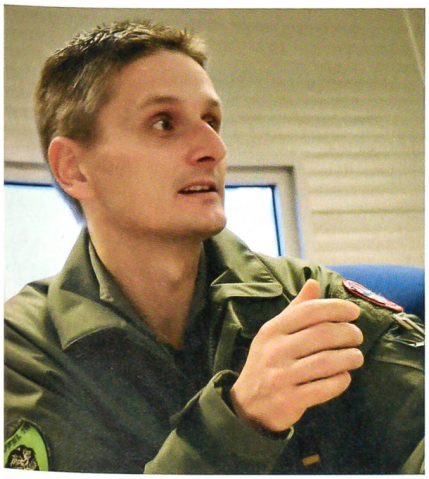
Über der Nordsee fallen fast alle Beschränkungen weg, die sich die Luftwaffe in der Schweiz aus Rücksicht auf die Bevölkerung auferlegt hat. Luftkampftrainings sind bis hinunter auf 5000 Fuss (rund 1500 Meter) über Meer möglich.

Diese Grenze haben sich die Schweizer aus Sicherheitsgründen selbst gesetzt, gemäss den norwegischen Bestimmungen könnte noch wesentlich tiefer geflogen werden. Viel weitreichender als in der Schweiz sind auch die Möglichkeiten zum Überschallflug. Bei genügend Abstand von der Küste darf die Schallmauer ab einer Höhe von 15 000 Fuss (rund 4500 Meter) jederzeit durchbrochen werden.

Grosser Schritt

Am wertvollsten für die 40 teilnehmenden Schweizer Piloten ist aber die lange nordische Winternacht in Kombination mit grosszügigen Flugbetriebszeiten. In Ørland darf täglich bis 22 Uhr geflogen werden, während die Sonne bereits um 15 Uhr untergeht. Dies ermöglicht es in drei Wellen – jeweils um 15 Uhr, 18 Uhr und 21 Uhr – zu trainieren. Bei zwölf Flugzeugen, davon zwei Ersatzmaschinen, und einer Verweildauer von vier Wochen ergibt dies wertvolle Trainingsmöglichkeiten im Nachtflug.

Kampagnenkommandant Frasa sagt: «Während ‹Nightway› können wir gleich viele Nachtflüge absolvieren wie in der



Kampagnenkommandant Major Jan Frasa in seinem Büro auf dem Flugplatz Ørland.

Militärflugplatz Ørland

Der Militärflugplatz Ørland, rund 90 Kilometer westlich von Trondheim gelegen, wurde bereits im Juni 1942 eröffnet. Den Grundstein für die heutige «Ørland Main Air Station» legten aber nicht die Norweger, sondern die Deutschen. Sie bauten die Piste damals für ihre Focke Wulf Fw-200 Condor.

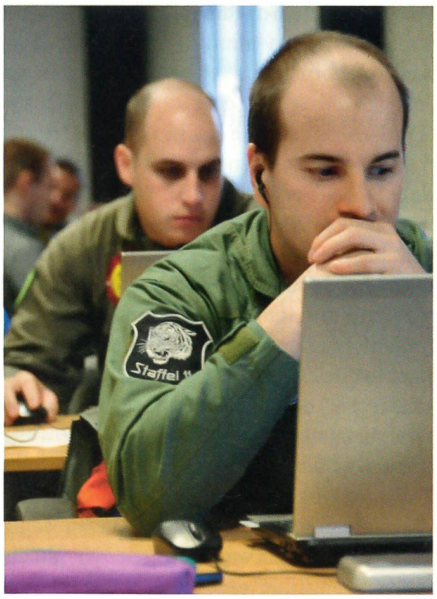
Diese Maschinen – ursprünglich als Verkehrsflugzeug entwickelt – wurden verwendet, um alliierte Schiffe aufzuspüren, die sich auf dem Weg ins russische Murmansk befanden. Nach dem Krieg bauten die Norweger den Flugplatz aus und stationierten 1954 die Staffel 338 mit Republic F-84G Thunderjet. Die Staffel ist heute noch in Ørland ansässig. Sie ist nach dem Thunderjet die F-86F Sabre, die Northrop F-5A Freedom Fighter und die General Dynamics F-16 Fighting Falcon geflogen.

Letztere stehen heute noch im Einsatz und sollen gemäss aktueller Planung im Jahr 2016 durch Lockheed Martin F-35 Lightning II – auch bekannt als Joint Strike Fighter (JSF) – abgelöst werden. Die norwegische Luftwaffe verfügt im Moment über drei Jet-Staffeln mit F-16, die auf den Flugplätzen Ørland und Bodø stationiert sind.

Schweiz in einem ganzen Jahr.» Somit ist die Kampagne in Norwegen geradezu eine Voraussetzung dafür, dass die Piloten sämtliche notwendigen Ausbildungen für den Einsatz bei Nacht, wie er beispielsweise beim World Economic Forum (WEF) Jahr für Jahr geleistet werden muss, absolvieren können. In diesem Zusammenhang hat auch die Ausbildung im Fliegen mit Nachtsichtgeräten (Night Vision Goggles, NVG) einen hohen Stellenwert: Diese sind unabdingbar, wenn im Luftpolizeidienst nachts ein unbeleuchtetes Flugzeug identifiziert werden muss.

Major Jan Frasa bilanziert: «Hier in Norwegen absolvieren die Piloten im Schnitt pro Tag 1,5 Einsätze. Damit machen sie bezüglich Nachtflug einen grossen Schritt vorwärts, während die Möglichkeiten in der Schweiz höchstens reichen, um den Trainingsstand zu halten.» ✚

Die Hornet kurz vor ihrem Start in den Nachthimmel, wo sie an einer Luftkampfübung teilnehmen wird.



Schweizer Hornet-Piloten planen ihren nächsten Einsatz.

Umfeld mehrfach genutzt

Der Hauptgrund, dass die Schweizer Luftwaffe Jahr für Jahr nach Norwegen reist, ist das Luftkampftraining bei Nacht. Angesichts des grossen Aufwandes, der für die Kampagne «Nightway» jeweils betrieben wird, liegt es auf der Hand, möglichst viele Synergien zu nutzen. Dieses Mal wurde dies gleich doppelt gemacht: Die Pilotenschule der Luftwaffe und die Crisis Organization Swiss Air Force (COSAF) waren in Ørland zu Besuch.

Die Fluglehrer der Pilotenschule kamen mit Pilatus PC-21 angeflogen. Diese erst im Jahr 2008 beschafften Trainingsflugzeuge dienen der Ausbildung der Jetpiloten. Für die Zukunft wird ins Auge gefasst, mit der Jetpiloten-Schule ebenfalls an «Nightway» teilzunehmen, damit die Pilotenschüler bereits vor der Umschulung auf das Einsatzflugzeug F/A-18 Erfahrungen im Nachtflug sammeln können.

Jetzt klärte man ab, inwiefern dies operationell machbar ist und wie sich der Nachtflug in den Ausbildungsablauf integrieren liesse.

Die Krisenorganisation der Luftwaffe (COSAF) unternahm 2009 bereits die zweite Übung in Norwegen. Dieses Mal hatten die Gastgeber den Lead. Sie inszenierten den Vorfall mit viel Aufwand: Am Schadenplatz befanden sich über 30 Statisten und die Bergung der «Verletzten» erfolgte per Helikopter.

Trainiert wurde die Bewältigung eines Unfalls mit Schweizer Opfern. Dabei wurden sowohl der Stab der «Nightway»-Kampagne als auch die Krisenzelle beim Luftwaffenkommando in Bern beübt.

Mechaniker stehen bereit, um bei Problemen an der startbereiten Maschine sofort eingreifen zu können.